BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok IV Nr.6(29) Czerwiec r.1948

Obroty towarowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w maju r.1948.-
(BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszło przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia łącznie 1.047.944,7 t, co przedstawia zniżkę wobec rekordowego miesiaca poprzedniego o 7,4%. Spadek ten nie dotyczy przywozu, który w wysokości 213.771,7 t wykazuje wzrost o 43% w porównaniu z miesiacem porównawczym; natomiast wywóz w ilości 834.173,0 t cofnał się wobec rekordowego wywozu poprzedniego miesiaca o 15%, lecz jeszcze zawsze przekracza wysokość wywozu poprzednich miesięcy br. Udział wywozu w ogólnych obrotach stanowi w miesiacu sprawozdawczym 80%, podczas gdy w miesiacu poprzednim stosunek ten wyniósł 87%. Obroty powyższe przedstawiaja się w następujacy sposób:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	96.666,9	117.104,8	213.771,7
Wywóz	402.536,9	431.636,1	834.173,0
Razem:	499.203,8	548.740,9	1.047.944,7
W poprz.mies.	540.428,1	591.878,0	1.132.306,1
W maju r.1947	522.847,4	508.897,5	1.031.744,9

Jak wynika z powyższego zestawienia, zniżka obrotów ogólnych dotyka oba porty w tej samej mniej więcej mierze. Natomiast zwyżka w przywozie rozdzieliła się nierówno, wykazując w Gdyni wzrost o 22%, w Gdańsku zaś aż o 68%; w wywozie spadek przeładunków w Gdyni w porównaniu z poprzednim miesiacem wyniósł 13%, w Gdańsku 17%. Zwyżka w przywozie zarówno jak zniżka w wywozie przedstawiaja się jaskrawiej w Gdańsku, gdyż dotycza towarów masowych, których większa część kieruje się do Gdańska. Udział towarów masowych w ogólnych obrotach wyniósł 87%, podobnie jak w poprzednim miesiacu. Również prawie że jednakowy jak w poprzednim miesiacu jest podział przeładunków pomiędzy porty: 48% przez Gdynię i 52% przez Gdańsk. Przewaga Gdańska uwydatnia się zarówno w przywozie jak i w wywozie.

W porównaniu z tym samym miesiacem ub.roku obroty ogólne wykazują minimalna zwyżkę o 1,5%; natomiast zwyżka w wywozie wynosi 20%. Stosunek ogólnych obrotów zmienia wysoka cyfra przywozu, składajacego się w maju r.1947 w 36% z transportów UNRRA.

P r z y w ó z przez porty Gdańsk/Gdynia w maju r.1948
(w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I.Wytwory roślinne	7.319,9	7.180,9	14.500,8
II.Wytwory zwierzęce	1.580,2	-	1.580,2
III.Wytwory mineralne	55.409,2	86.107,7	141.516,9
IV.Tłuszcze	791,7	953,2	1.744,9
V.Przetwory spożywcze	1.269,0	-	1.269,0
VI.Przetwory chemiczne	2.998,8	22.454,0	25.452,8
VII.Skóry i futra	814,2	-	814,2
VIII.Surowce włók. i wyroby	12.501,6	10,5	12.512,1
do przeniesienia:	82.684,6	116.706,3	199.390,9

DPB 4184

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
z przeniesienia:	82.684,6	116.7o6,3	199.39o,9
IX.Kauczuk, guma i wyroby	65,5	-	65,5
X.Drewno i wyroby	5.o96,8	-	5.o96,8
XI.Papier i wyroby	4.112,4	393,o	4.5o5,4
XII.Kamienie, szkło, porcel.	8,3	-	8,3
XIII.Metale i wyroby	2.o68,3	-	2.o68,3
XIV.Maszyny i sprzęt elek.	1.553,1	5,2	1.558,3
XV.Środki transportowe	864,9	o,2	865,1
XVI.Aparaty precyzyjne	42,2	-	42,2
XVII-XX.Różne	17o,8	o,1	17o,9
R a z e m :	96.666,9	117.1o4,8	213.771,7
W poprz.mies.	79.586,7	69.518,5	149.1o5,2
W maju r.1947	169.582,8	169.34o,5	338.923,3

Duży wzrost przywozu nastąpił wskutek podniesienia się ilości wyładunków towarów masowych, których udział wyniósł w ogólnym przywozie 65%, wobec 55% w miesiącu poprzednim. Wzrastający od poprzedniego miesiąca przywóz towarów masowych przywraca strukturę przywozu portów naszych do normy, od której uchyla się ona wskutek braku ładunków rudy i nawozów sztucznych w pierwszych miesiącach br. W miesiącu sprawozdawczym wytwory mineralne doznały ogromnej zwyżki o 1o7% w porównaniu z poprzednim miesiącem, poza tym zwyżki doznały wyładunki przetworów chemicznych (o 37%), śledzi w ilości 1.414,9 t wobec 1.296,8 t w miesiącu poprzednim, przetworów spożywczych i wyrobów drewnianych; natomiast spadł przywóz wytworów roślinnych i surowców włókienniczych. W porównaniu z tym samym miesiącem r.zeszłego nastąpił spadek przywozu o 37%; wprawdzie na spadek ten wpłynęły transporty UNRRA, które w miesiącu sprawozdawczym przybyły w nieznacznych ilościach, lecz przywóz przez port gdyński bez transportów UNRRA w maju r.1947 przewyższył przywóz miesiąca sprawozdawczego o 1o%.

Przywóz w ramach transportów UNRRA, który w całości kierował się przez Gdynię, wyniósł 979,1 t. W tym z Kanady przybyło 778,2 t śledzi, z Anglii wagony - 112,3 t, samochody - 21,4 t, maszyny elektryczne - 24,5 t itd.

Przywóz przez port gdański doznał znacznego wzrostu wobec poprzedniego miesiąca, głównie dzięki podniesieniu się ładunków rudy na 65.734,o t z 47.954,8 t i nawozów sztucznych 22.454,o t wobec 9.2oo,o t w poprzednim miesiącu. Przywóz do Gdańska był mało zróżniczkowany; wymienić należy jeszcze 2o.37o,7 t produktów ropy (1.13o,7 t w poprz.mies.) i zboże 7.18o,o t.

P r z y w ó z towarów umownych do portu Gdańsk/Gdynia w maju r.1948 wg krajów pochodzenia (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Szwecja	55.285,1	57.o3o,o	112.315,1
Rumunia	-	8.437,3	8.437,3
Sardynia	-	6.6oo,o	6.6oo,o
Finlandia	6.o78,4	423,6	6.5o2,o
Norwegia	3.714,9	3.o34,8	6.749,7
Anglia	3.621,3	-	3.621,3
Belgia	2.927,o	3.695,5	6.622,5
Z.S.R.R.	-	2.7oo,o	2.7oo,o
Dania	978,1	-	978,1
Holandia	7o5,8	-	7o5,8
do przeniesienia:	73.31o,6	81.921,2	155.231,8

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
z przeniesienia	73.31o,6	81.921,2	155.231,8
Portugalia	4,3	-	4,3
Francja	3,3	o,2	3,5
Triest	2,4	-	2,4
R a z e m :	73.32o,6	81.921,4	155.242,o
W poprz.mies.	44.o42,9	59.753,1	1o3.796,o
Kraje pozaeuropejskie:			
Persja	-	18.229,4	18.229,4
Marokko	-	16.954,o	16.954,o
Filipiny	6.6o4,o	-	6.6o4,o
Egipt	5.991,6	-	5.991,6
Stany Zjednoczone	3.772,9	-	3.772,9
Indie Bryt.	2.o61,3	-	2.o61,3
Unia Płd.-Afryk.	1.181,2	-	1.181,2
Chile	914,5	-	914,5
Argentyna	772,6	-	772,6
Australia	477,1	-	477,1
Kanada	249,4	-	249,4
Sudan	155,9	-	155,9
Meksyk	1o2,4	-	1o2,4
Urugwaj	71,7	-	71,7
Brazylia	8,4	-	8,4
Palestyna	3,7	-	3,7
Turcja	o,5	-	o,5
R a z e m :	22.367,2	35.183,4	57.55o,6
W poprz.mies.	35.113,8	9.765,4	44.879,2
O g ó ł e m :	95.687,8	117.1o4,8	212.792,6
W poprz.mies.	79.156,7	69.518,5	148.675,2

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym pochodził z 13 krajów euro= pejskich i 17 krajów pozaeuropejskich. Udział przywozu z krajów euro= pejskich wyniósł w Gdyni 34%, w Gdańsku 38% ogólnego przywozu przez oba porty. W porównaniu z poprzednim miesiącem przywóz europejski do Gdyni wzrósł o 66%, w Gdańsku o 37%. Udział przywozu z krajów poza= europejskich w ogólnym przywozie wyniósł w Gdyni 1o,5%, w Gdańsku 17%, przy czym w porównaniu z poprzednim miesiącem cofnał się pozaeuropejs= ki przywóz do Gdyni o 36%, natomiast przywóz do Gdańska wykazuje niemal 4-krotny wzrost.

Na czoło przywozu z krajów Europy (72%) wysuwa się Szwecja dzię= ki znacznym ładunkom rudy w obu portach, w łacznej sumie 1o8.525,3 t wobec 14.225,o t w poprzednim miesiącu; poza rudą przybyło ze Szwe= cji 2.825,o t celulozy (2463,4t), 153,3 t aparatów i elektrod, 24,9 t chemikalii. Na drugim miejscu znalazła się Rumunia z transportem 7.18o,o t kukurydzy (13.94o,o t) i smarów 1.246,8 t (1.138,7 t); trzecie miejsce zajęła Norwegia, skąd przywieziono 5.o13,6 t rudy (51.7o2,8 t), 1.722,2 t tranu (1.632,2 t); z Belgii przybyło 5.4oo,o t żużli Thomasa (-), 895,4 t olei smarowych, 313,5 t lnu (23o,7 t); z Sardynii przyszło 6.6oo,o t rudy; z Finlandii 4.99o,o t domków fińskich (2.1oo,o t), celulozy 483,8 t (1.431,5 t), makulatury 6o4,6 t (1.ooo,1 t), 22,4 t tłuszczu; Anglia eksportowała do naszych por= tów 472,3 t śledzi, 81,1 t chemikalii, 5oo,6 t wełny (533,o t) i 38o,o t innych surowców włókienniczych, 1.26o,5 t maszyn elektr. i aparatów (445,1 t), 7o5,4 t samochodów i traktorów (349,4 t). Ze Związku Radzieckiego przybyło 2.7oo,o t apatytów; z Danii 3o,o t śledzi, 12o,o t albuminy, 491,3 t margaryny, 64,4 t chemikalii; z Holandii 2o7,6 t przetworów chemicznych, 81,4 t wełny,4o2,5 t metali.

Na pierwszym miejscu w przywozie z krajów pozaeuropejskich wy= mienić należy 18.228,5 t ropy naftowej z Persji, na drugim 16.954,o t

superfosfatów z Marokka; na trzecim 6.6o4,o t kopry z Filipin. Następne miejsce zajmuje Egipt z 5.991,6 t bawełny. Dopiero na piątym miejscu znalazły się Stany Zjednoczone, skąd przywieziono 437,1 t mąki, 1o,3 t herbaty, 18,5 t kakao, 72,8 t kaszy, razem 59o,3 t produktów roślinnych (494,9 t), 944,9 t olejów smarowych, 7o8,8 t przetworów spożywczych (378,4 t), 137,9 t skóry, 29,6 t uprzęży, 74o,5 t bawełny (9.567,o t), 5oo,6 t wełny, 48,7 t opon, 65,9 t metali, głównie cyny; z Indyj Bryt. przybyło 2.o34,6 t juty, 26,7 t skóry; z Unii Płd.-Afryk. 224,o t skóry, 944,4 t surowców włókienniczych; surowce włókiennicze przybyły też z Argentyny - 6o1,2 t, Australii - 443,1 t, z Kanady - 115,o t, Urugwaju - 71,7 t. Z Chile wyładowano 914,5 t miedzi, z Sudanu - 155,9 t skóry, z Meksyku - 162,4 t kalafonii.

W y w ó z przez port Gdańsk/Gdynia w maju r.1948 (w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I.Wytwory roślinne	8.o71,7	6.73o,8	14.8o2,5
II.Wytwory zwierzęce	4.o24,1	38,1	4.o62,2
III.Wytwory mineralne	372.323,5	42o.991,8	793.315,3
V.Przetwory spożywcze	5.425,4	5,3	5.43o,7
VI.Przetwory chemiczne	1.385,5	375,7	1.761,2
VII.Skóry i futra	7,o	-	7,o
VIII.Surowce włók. i wyroby	187,3	23,1	21o,4
IX.Guma i wyroby	2,2	1,4	3,6
X.Drewno i wyroby	55,6	1o,o	65,6
XI.Papier i wyroby	8o7,9	o,2	8o8,1
XII.Kamienie,szkło,porcel.	39o,1	29,5	419,6
XIII.Metale i wyroby	9.382,3	2.745,7	12.128,o
XIV.Maszyny i sprzęt elektr.	356,8	345,2	7o2,o
XV.Środki transportowe	9o,7	258,1	348,8
XVI.Narzędzia precyzyjne	1,o	4,7	5,7
XVII-XX.Różne	25,8	76,5	1o2,3
R a z e m :	4o2.536,9	431.636,1	834.173,o
W poprz.mies.	46o.841,4	522.359,5	983.2oo,9
W maju r.1947	353.264,6	339.557,o	692.821,6

Wytwory mineralne obejmują 95% ogólnego wywozu i wykazują zniżkę o 14% wobec poprzedniego miesiąca. Znacznej zwyżki doznały w porównaniu z poprzednim miesiącem grupy wytworów roślinnych, dzięki znacznemu wywozowi ziemniaków w ilości 13.831,4 t (4.417,o t), metali i wyrobów z nich w związku z dużymi ładunkami wyrobów metalowych 6.692,2 t i cynku 1.982,7 t oraz rur 2.45o,6 t. Zwiększył się również wywóz środków transportowych, zwłaszcza łodzi, oraz maszyn i narzędzi rolniczych.

W y w ó z przez port Gdańsk/Gdynia w maju r.1948 wg krajów przeznaczenia, bez węgla i koksu (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Anglia	12.168,7	3.461,5	15.63o,2
Szwecja	7.o79,o	2.818,9	9.897,9
Norwegia	4.971,4	-	4.971,4
Dania	1.863,1	4o3,9	2.267,o
Holandia	951,o	-	951,o
Finlandia	393,o	1.285,7	1.678,7
do przeniesienia:	17.426,2	7.97o,o	25.396,2

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
z przeniesienia:	17.426,2	7.970,0	25.396,2
Niemcy	267,4	1.567,7	1.835,1
Belgia	197,1	316,4	513,5
Włochy	52,9	-	52,9
Portugalia	22,4	-	22,4
Francja	-	1,5	1,5
Z.S.R.R.	-	0,6	0,6
R a z e m :	27.966,0	9.856,2	37.822,2
W poprz.mies.:	27.974,3	8.530,9	36.505,2
Kraje pozaeuropejskie:			
Brazylia	8.385,8	6.178,2	14.564,0
Egipt	1.562,5	346,2	1.908,7
Palestyna	-	1.362,2	1.362,2
Turcja	-	957,6	957,6
Argentyna	325,7	271,5	597,2
Chiny	299,2	-	299,2
Unia Płd.-Afryk.	195,1	-	195,1
Stany Zjednoczone	96,7	-	96,7
Siam	93,9	-	93,9
Cypr	-	43,6	43,6
Marokko	40,1	-	40,1
Indie Bryt.	29,6	-	29,6
Kenia	4,1	-	4,1
Zatoka Perska	1,4	-	1,4
Indie Portug.	1,2	-	1,2
Sudan	1,1	-	1,1
Sumatra	0,9	-	0,9
Tangier	0,5	-	0,5
Mozambik	0,2	-	0,2
R a z e m :	11.038,0	9.159,3	20.197,3
W poprz.mies.	16.350,1	23.641,0	39.991,1
O g ó ł e m :	39.004,0	19.015,5	58.019,5
W poprz.mies.	44.324,4	32.171,9	76.496,3

Wywóz drobnicy, który w poprzednim miesiącu wykazywał silne tendencje zwyżkowe, w miesiącu sprawozdawczym cofnął się o 24%, zwłaszcza wywóz do krajów pozaeuropejskich spadł dość znacznie, podczas gdy wywóz europejski przedstawia, zwłaszcza w Gdańsku, wyższe cyfry niż w poprzednim miesiącu.

Wywóz kierował się do 31 krajów, z tego 12 europejskich i 19 pozaeuropejskich. Udział krajów europejskich w ogólnym wywozie drobnicy wyniósł 65%, na wywóz pozaeuropejski przypadło 35%, podczas gdy w poprzednim miesiącu stosunek ten przedstawiał przewagę wywozu pozaeuropejskiego. Na czele krajów europejskich stanęła tym razem Anglia, jako odbiorca 11.274,2 t ziemniaków (1.302,2 t), 4.008,8 t wytworów zwierzęcych, jak jaja, bekony, ryby (5.082,5 t), 118,9 t chemicznych przetworów, zwłaszcza bieli i sody itd. Na drugim miejscu wymienić należy Szwecję z ładunkiem 2.371,2 t soli (2.289,4 t), 6.923,4 t metali, jak żelazo, cynk, i wyrobów metalowych, maszyn i pomp 311,9 t. Na trzecie miejsce wysunęła się Norwegia, dokąd eksportowano 4.354,4 t cukru (685,9 t), 19,0 t tkanin bawełnianych, konfekcji itp., 595,7 t wyrobów metalowych, rur, drutu (1.475,6 t). Do Danii wyszło 1.048,4 t wyrobów metalowych, cynku (1.171,6 t); do Finlandii wyszło 392,3 t bieli, 233,4 t rur i wyrobów metalowych (399,1 t), 281,4 t narzędzi rolniczych i kotłów, 700,0 t świeżej cykorii. Do Niemiec wywieziono 1.567,7 t ziemniaków i 267,4 t papieru gazetowego; do Holandii wyroby metalowe, cynk w ilości 394,3 t (460,9 t), 54,5 t szkła, 179,6 t tektury, 212,9 t materiałów koszykarskich; do Belgii 88,0 t cynku, 38,1 t jaj; do Włoch 52,4 t

cukru; do Portugalii 22,4 t chemikalii.

Spośród państw pozaeuropejskich największe transporty kierowały się w miesiącu sprawozdawczym do Brazylii, mianowicie 14.250,0 t cementu, 164,6 t cynku; na drugim miejscu stały ładunki cukru 955,6 t, 540,9 t sody (153,0 t) i 345,9 t bieli (428,9 t) do Egiptu. Do Palestyny wywieziono 999,5 t ziemniaków, 11,5 t tkanin bawełnianych. Do Turcji wyszło 887,6 t rur; poza tym wysłano 169,9 t rur do Argentyny, dokąd wyszło ponadto 325,7 t wyrobów metalowych. Do Chin wyszło 234,7 t papieru, 28,3 t cynku, 17,8 t przędzy bawełnianej i 16,5 t chemikalii. Do Stanów Zjednoczonych wywieziono w miesiącu sprawozdawczym tylko 12,3 t wosku ziemnego, 12,3 t pierza itd. Do innych krajów zamorskich wyszły przeważnie tkaniny bawełniane, metale i wyroby z nich oraz chemikalia.

W y w ó z węgla (bez bunkru) i koksu przez port Gdańsk/Gdynia w maju r.1948 (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Francja	101.082,4	120.991,3	222.073,7
Szwecja	95.294,9	65.963,2	161.258,1
Finlandia	70.056,9	51.220,5	121.277,4
Dania	23.025,5	63.167,9	86.193,4
Z.S.R.R.	13.318,3	43.291,3	56.609,6
Norwegia	13.998,0	27.424,9	41.422,9
Włochy	26.721,0	-	26.721,0
Belgia	-	10.246,0	10.246,0
Niemcy	-	11.720,9	11.720,9
Islandia	3.985,1	-	3.985,1
R a z e m :	347.482,1	394.026,0	741.508,1
W poprz.mies.	396.733,4	472.177,8	868.911,2
W maju r.1947	297.885,9	303.916,8	601.802,7

Wywóz węgla i koksu spadł w porównaniu z poprzednim miesiącem o 15%, natomiast wobec tego samego miesiaca ub.r. wykazuje zwyżkę o 23%. Spadek wywozu węgla jest więc mniejszy niż zniżka wywozu drobnicy w porównaniu z poprzednim miesiacem. Spadek ten silniej się zaznacza w Gdańsku niż w Gdyni. Węgiel kierował się do 10 krajów europejskich, wśród których już od 2 miesięcy zajmuje pierwsze miejsce Francja, z udziałem 30% całego wywozu; wywóz do Francji wzrósł o 20% w stosunku do poprzedniego miesiaca. Na drugim miejscu w wywozie stanęła Szwecja z udziałem 22%, pozostając mniej więcej na poziomie poprzedniego miesiąca; następnie idzie Finlandia z udziałem 16%. Transporty kierujace się do Niemiec, które pojawiły się po raz pierwszy w marcu b.r. i w kwietniu wykazywały już wzrost o 418%, w miesiącu sprawozdawczym podniosły się jeszcze wobec kwietnia o 145%.

Z a ł a d u n e k b u n k r u wg bander w porcie Gdańsk/Gdynia w maju r.1948 (w tonach)

BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem
szwedzka	5.090,5	3.759,7	8.850,2
duńska	3.805,0	2.440,0	6.245,0
fińska	2.799,0	2.763,0	5.562,0
francuska	198,0	3.241,9	3.439,9
radziecka	-	1.059,0	1.059,0
do przeniesienia:	11.892,5	13.263,6	25.156,1

BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem
z przeniesienia:	11.892,5	13.263,6	25.156,1
norweska	822,3	1.899,o	2.721,3
angielska	1.659,o	7o4,o	2.363,o
polska	813,o	991,o	1.8o4,o
panamska	5,o	876,o	881,o
włoska	758,o	-	758,o
grecka	1o1,o	635,o	736,o
belgijska	-	226,o	226,o
R a z e m :	16.o5o,8	18.594,6	34.645,4
W poprz.mies.	19.783,6	18.oo9,8	37.793,4
W maju r.1947	19.243,5	16.734,9	35.978,4

W miesiącu sprawozdawczym zaopatrywały się w bunkier statki 12 bander (w poprz.mies.: 1o). Zbyt bunkru wykazuje niewielką zniżkę o 8% w porównaniu z poprzednim miesiącem.

Ruch okrętowy w porcie Gdańsk/Gdynia w maju r.1948r.-(BIM)Ogólny ruch okrętowy w miesiącu sprawozdawczym wykazuje spadek tonażu o 14% w porównaniu z poprzednim miesiącem. Przeszło ogółem 895 statków o pojemn. 922.918 NRT wobec 964 statków o pojemn. 1.o77,967 NRT w miesiącu porównawczym. Na wejściu przypada z tego 45o statków o pojemn. 453.952 NRT w porównaniu z 482 statków o pojemn.543.966 NRT w poprzednim miesiącu; na wyjściu 445 statków o pojemn.468.966 NRT wobec 482 statków o pojemn.534.oo1 NRT.

Z tego przypadło na Gdynię 46o statków o pojemności 498.778 NRT (529 statków o pojemn. 597.282 NRT), na Gdańsk 435 statków o pojemn. 424.14o NRT (435 statków o pojemn. 48o.685 NRT).

Statki reprezentowały 14 bander, z których pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie duńska, trzecie polska z udziałem 15% w ogólnym ruchu okrętowym, następnie fińska, norweska itd.

Przez G d y n i ę przeszły następujące statki w maju r.1948 wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	18	29.94o	8	3.172	13	22.851	11	17.839
angielska	3	3.8o5	15	14.445	16	15.7o7	1	9oo
duńska	7	13.312	24	24.178	32	4o.336	2	394
fińska	7	6.338	18	21.158	25	29.629	3	2.[illegible]78
francuska	1	1.546	-	-	2	4.672	-	-
grecka	-	-	1	1.1o5	1	1.1o5	-	-
holenderska	4	979	2	3.135	5	1.191	-	-
niemiecka	-	-	1	21	-	-	1	21
norweska	1o	14.287	8	5.833	1o	9.844	3	8.144
panamska	-	-	2	6.667	2	6.667	-	-
radziecka	1	4.235	2	6.748	2	6.748	1	4.235
szwedzka	26	1o.935	67	39.311	89	49.14o	1	231
amerykańska	6	27.o52	-	-	2	9.478	5	21.954
włoska	-	-	1	3.3o6	1	3.3o6	-	-
R a z e m :	83	112.429	149	129.o79	2oo	2oo.674	28	56.596
W poprz.mies.	93	136.o98	173	169.418	243	259.325	2o	32.441

Weszły do Gdyni 232 statki o pojemn. 241.5o8 NRT, wyszły 228 statków o pojemn. 257.27o NRT. Wykorzystanie tonażu na wejściu przedstawia się korzystniej niż w poprzednim miesiącu. Stosunek

bowiem załadowanych statków wynosi 46% wobec niespełna 45% w miesiącu poprzednim. Na wyjściu 78% załadowanych statków wobec 89% w poprzednim miesiacu.

Przez Gdańsk przeszły następujace statki w maju r.1948 wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	9	18.675	9	11.615	14	22.643	5	8.312
angielska	-	-	9	8.998	9	9.5o7	-	-
duńska	5	5.414	53	37.516	56	39.761	5	4.9o2
fińska	5	3.124	23	27.195	24	26.4o8	1	1.o42
francuska	1	1.931	3	4.586	4	6.517	-	-
grecka	3	8.221	2	4.436	2	4.436	1	2.75o
norweska	5	1o.o32	16	13.359	14	11.511	5	12.o79
panamska	-	-	3	5.513	2	4.417	-	-
radziecka	1	3.661	9	12.741	11	2o.785	-	-
szwedzka	1o	5.8o7	52	29.62o	62	35.537	2	1.o89
Razem:	39	56.865	179	155.579	198	181.522	19	3o.174
W pop.mies.	3o	4o.228	186	198.222	2o5	226.368	14	15.867

Do Gdańska weszło ogółem 218 statków o pojemności 212.444 NRT, wyszło 217 statków o pojemn. 211.696 NRT. Załadowanych statków weszło 26%, wobec 17% w miesiącu poprzednim; wyszło 86% z ładunkiem, w porównaniu z 93% w miesiącu porównawczym. Na wejściu więc wykorzystanie tonażu przedstawiało się znacznie lepiej niż w miesiacu porównawczym, na wyjściu zaś, w zwiazku ze spadkiem ładunków drobnicy, wprawdzie gorzej niż w miesiacu poprzednim, lecz korzystniej niż w Gdyni.

Ruch pasażerski w porcie Gdańsk/Gdynia w maju r.1948

KRAJ	Przez Gdynię		Przez Gdańsk		Razem	
	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:
Stany Zjedn.	171	247	-	-	171	247
Holandia	12	-	-	-	12	-
Finlandia	21	-	-	11	21	11
Anglia	9	31	-	-	9	31
Szwecja	4	4	2	2	6	6
Francja	3	1	-	-	3	1
Dania	-	9	2o	7	2o	16
Belgia	-	4	2	1	2	5
Z.S.R.R.	-	-	6	-	6	-
Norwegia	-	-	-	4	-	4
Razem:	22o	296	3o	25	25o	321
W poprz.mies.:	174	557	1o	-	184	557

Ruch pasażerski cofnął się w porównaniu z poprzednim miesiacem, w którym przyjechało o tyle więcej osób niż zwykle, wskutek dwukrotnego zawinięcia M/S "Batory" do Gdyni.

Urządzenia przeładunkowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w maju r.1948.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym było w Gdańsku 31 czynnych urządzeń przeładunkowych (w poprz.mies.: 29), w tym dźwi= gów dla towarów masowych 22 sztuki (19), drobnicowych 9 sztuk (1o).

W Gdyni pracowały 43 dźwigi, w tym 17 dźwigów dla towarów ma= sowych, 24 drobnicowe i 2 dźwigi pływające.

Przeładunek dźwigami obejmował:

w Gdańsku	43o.727,3 t
w Gdyni	517.361,1 t
Razem:	948.o88,4 t

Dzięki dostarczeniu zamówionych w krajowym przemyśle hutni= czym dźwigów dla towarów drobnicowych trudności wynikające z braku urządzeń przeładunkowych dla drobnicy, sygnalizowane niejednokrot= nie w ciągu r.1947, zostały pokonane.

Magazyny portowe.-(BIM) Eksploatowana powierzchnia magazynowa w zespole portowym Gdańsk/Gdynia przedstawiała się w maju b.r. w następujący sposób: w G d y n i 126.453 m2,

w tym: na magazyny I linii	77.382 m2	
" " II "	33.623 "	
" chłodnię	15.448 "	
w G d a ń s k u		52.786 m2

Ze względu na trudności składowania i przewidziany wzrost po= trzeb drobnicy, zwłaszcza bawełny, własnej i tranzytowej, cukru itd., administracja portowa zamierza uzupełnić istniejące urządzenia składowe drogą budowy niedrogich, lekkiego typu magazynów, z ter= minem wykończenia w okresie jednego roku, o powierzchni 21.ooo m2. Magazyny te zapewnią przetrzymanie trudnego okresu w Gdańsku i Gdy= ni, zanim zostaną wybudowane piętrowe i wielopiętrowe nowoczesne magazyny, które rozwiążą sytuację na dalszą przyszłość.

Reorganizacja metod pracy w portach.-(BIM) W ciągu b.r. na= stąpiła reorganizacja ośrodków pracy fizycznej przez powstanie or= ganizacji robotniczej, kontrolowanej przez państwo. Ośrodki te skła= dają się ze spółki "Portorob" i "Portowiec". Wprowadzenie tej re= formy - poza korzyściami społecznymi - daje duże korzyści gospodar= cze zarówno pod względem wydajności, jak i celowości organizacji pracy.

Ośrodek dyspozycji w sprawie tranzytu.-(BIM) Do opracowywania zagadnień tranzytowych został utworzony w Warszawie Międzymini= sterialny Komitet Tranzytowy. W skład jego wchodzą: Ministrowie Żeg= lugi, Komunikacji i Skarbu.

Handel zagraniczny Europy w r.1947.-(BIM) Jak podaje "The Shipping World" z 12.V.1948, Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczo= nych opublikowała swój "Przegląd położenia gospodarczego Europy i jej widoków na przyszłość". Wydawnictwo to stwierdza m.in., że po okresie szybkiej odbudowy w r.1946 handel zagraniczny krajów europejskich wykazywał w r.1947 niezbyt wielkie postępy. Wg cen z r.1938 całkowity import europejski w r.1947 stanowił ok. 79% po= ziomu z r.1938, zaś całkowity eksport stanowił ok. 64% masy ekspor= towej z r.1938. Szczególnie słabe postępy obserwujemy w zakresie wymiany towarowej między krajami europejskimi, która w r. 1947 osiągnęła zaledwie 56% poziomu z r.1938. Eksport do krajów pozaeu= ropejskich osiągnął 78% poziomu z r.1938, import zaś z tych krajów stanowił 1o7% poziomu z r.1938. Odbudowa handlu zagranicznego w poszczególnych krajach europejskich przedstawia się rozmaicie.Ce=

chą niemal powszechną jest niewspółmierny wzrost importu w stosunku do eksportu. W Niemczech w r.1947 eksport stanowił 9% poziomu przedwojennego, zaś import 18%. Jeśli nie brać w rachubę Niemiec, wymiana towarowa między krajami europejskimi stanowiła w r.1947 - 84% poziomu z r.1938 pod względem masy, eksport do krajów pozaeuropejskich osiągnął 94%, zaś import tych krajów 117%. W.Brytania zajmuje wśród narodów europejskich stanowisko o tyle wyjątkowe, że jej eksport przewyższył w r.1947 poziom przedwojenny, podczas gdy jej import jest znacznie mniejszy niż przed wojną. Warto przy tym podkreślić, że eksport statków morskich stanowi w eksporcie brytyjskim jedyną pozycję, która pod względem wartości (2,5 mil.funt.szt.) przekroczyła w styczniu i lutym r.1948 poziom preliminowany.

Podczas gdy łączny import Europy z krajów pozaeuropejskich osiągnął w r.1947 - 1o7% poziomu z r.1938, import ze Stanów Zjednoczonych osiągnął 13o%. Niemal 9o% tej nadwyżki przypada na dostawy w ramach pomocy Europie, a więc na towary, które przed wojną bądź to wcale nie były importowane do Europy, bądź w znacznie mniejszych ilościach. Normalne dostawy z innych krajów pozaeuropejskich wykazywały w r.1947 pewną zniżkę, najczęściej z powodu braku dostatecznych ilości pewnych towarów, jak np. olejów roślinnych z Dalekiego Wschodu. Kraje europejskie, oprócz Niemiec, na ogół utrzymały poziom przedwojenny importu z tych krajów.

Powołana do życia przez O.N.Z. na przełomie lat 1946/47 Międzynarodowa Organizacja Handlu jest wyrazem tendencyj zmierzających do rozszerzenia zasad gospodarki planowej na skalę światową. Organizacja ta popiera ideę wielostronnych układów handlowych oraz ograniczenia lub zniesienia wszelkich preferencyj.

W.Brytania odnosi się do tych tendencyj bardzo sceptycznie, a nawet z niepokojem, stwierdzając, że zniesienie systemu preferencyj imperialnych uczyniłoby W.Brytanię w pewnym sensie bezbronną w momencie przewidywanego kryzysu gospodarczego w Stanach Zjednoczonych. Kraje Wspólnoty Brytyjskiej, które w ramach Międzynarodowej Organizacji Handlu byłyby może nastawione raczej na produkcję dla innych krajów niż dla W.Brytanii nie mogłyby w razie kryzysu w Stanach Zjednoczonych i zarazem fiaska M.O.H. przyjść z pomocą W.Brytanii i wtedy jedynym sposobem utrzymania jakiej takiej równowagi bilansu płatniczego byłoby dalsze ograniczenie importu.

Wyrazem tego stanowiska W.Brytanii jest podjęcie przez Imperialny Związek Przemysłowy i Brytyjską Ligę Imperialną szeroko zakrojonej akcji wykazywania niebezpieczeństw wynikających z ewentualnego porzucenia polityki brytyjskiej współpracy imperialnej. ("The Shipping World", 12.V.1948).

Prasa holenderska o rynku frachtowym przewozów morskich.-(BIM) Holenderskie pismo "Financieel Dagblad" jest zdania, że aczkolwiek rynek frachtowy nie uległ w ostatnich miesiącach zasadniczym zmianom, to jednak daje się zauważyć lekka tendencja zniżkowa.

Morskie transporty zboża osiągnęły poziom rekordowy, zwłaszcza w związku z dostawami z Z.S.R.R. i Australii. Na trasie Kanada - Anglia stawki za przewóz zboża utrzymały się na wysokim poziomie, natomiast transporty zboża z rejonu La Plata zmniejszyły się na skutek wysokich cen w Argentynie, co oddziaływało zniżkowo na stawki.

Niedobór węgla w Europie zachodniej sprawia, że duże ilości tonażu używane są do transportu węgla a to powoduje brak tonażu w innych branżach. Zdaniem pisma jednak różne czynniki, m.in. strajk węglowy w Stanach Zjednoczonych oraz stopniowo wzrastający eksport angielski, wywołały pewną depresję na rynku frachtowym.

Na odcinku żeglugi regularnej "Financieel Dagblad" uważa sytuację za bardzo dobrą.

Pismo "Economische Voorlichting" bada zagadnienie frachtów z punktu widzenia planu Marshalla, stwierdzając, że plan Marshalla dotychczas nie wywarł żadnego wpływu na rynek frachtowy, tym bardziej, że zastój w transportach węglowych wywołał tendencję zniżkową. Zdaniem cytowanego pisma, zarówno w żegludze regularnej jak i w nieregularnej masa ładunków zmniejszyła się znacznie w porównaniu z sytuacją sprzed kilku miesięcy.

Tramping a linie regularne.-(BIM) Obserwowany od kilkunastu lat stały rozwój żeglugi regularnej odbywał się w poważnym stopniu kosztem pozycji trampingu. W r.1909 udział trampów w tonażu światowym wynosił jeszcze 60%, a do r.1939 spadł o 30%, czyli roczny ubytek wynosił 1%. Rozrost żeglugi regularnej był natomiast intensywniejszy. Przyczyny takiego przestawienia sytuacji są jasne. Gospodarczy rozwój wszystkich krajów, a szczególnie proces industrializacji stworzyły potrzebę stałych i regularnych połączeń z całym światem, dając tym podstawy organizacji sieci linii regularnych.
Czynnikiem osłabiającym podstawy trampingu był jednocześnie rozwój techniki. Zwrot od węgla do ropy jako źródła energii zmniejszył wolumen przewozów węgla, pozbawiając tramping dużej części podstawowych ładunków. Perspektywy żeglugi trampowej nie są jednak najczarniejsze. Wprawdzie od czasu do czasu pojawiają się w prasie wypowiedzi bardzo pesymistyczne co do przyszłości trampingu(ostatnio w angielskim "Sunday Times": okres trampów minął już i wobec nowej sytuacji na rynku węglowym tramping jest poważnie zagrożony) pamiętać jednak należy, że dopóki ładunki masowe krążyć będą między producentem a konsumentem - tramping ma być zapewniony. Ruda, zboże czy nitraty bowiem nie staną się ładunkiem pożądanym przez liniowce. Tani i wydajny ich transport zapewnia zresztą tylko tramp. Liniowiec szuka ładunku wartościowego. Różnica między trampem a liniowcem praktycznie polega na różnorodności zadań i warunków pracy. Współistnienie zatem tych dwóch typów żeglugi jest zupełnie możliwe i najdalej idący rozwój żeglugi liniowej nie zagraża podstawom trampingu.

Przyczyny wzrostu kosztów budowy tonażu.-(BIM) Dyrektor jednej z wielkich stoczni brytyjskich stwierdził niedawno, że "u podstaw wzrostu kosztów budowy tonażu leży węgiel; cena węgla bowiem jest miernikiem kosztów wszelkich fabrykatów". Dzisiejsza cena węgla walijskiego w Anglii jest wyższa 4-5 razy od ceny przedwojennej. Nie bez znaczenia jest również czynnik robocizny, która obecnie kosztuje ok. 2,5 raza więcej niż przed wojną. Koszt budowy statków jest 2 - 3 razy większy niż przed wojną. Chcąc udowodnić, że faktycznie wzrost ten jest mniejszy, dyrektor stoczni brytyjskiej twierdzi, że w całym okresie międzywojennym budowano na stoczniach brytyjskich bardzo niewiele statków, wskutek czego szereg wielkich firm całkowicie wycofało się z produkcji. Pozostałe stocznie prowadziły dalej produkcję tylko dzięki dokładaniu do niej z własnych rezerw kapitałowych czy też z pożyczek bankowych, a ceny produkowanego przez nie tonażu były niewspółmiernie niskie w stosunku do rzeczywistych. kosztów produkcji. To twierdzenie nie wydaje się słuszne odnośnie lat wcześniejszych okresu międzywojennego, bowiem w r.1922 stocznie brytyjskie miały produkcję bardzo wysoką, mianowicie znajdowało się na nich w budowie mniej więcej tyle tonażu, co w r.1947, roku ich wielkiej ekspansji.
Obecnie brytyjski przemysł stoczniowy przeżywa okres wielkiego "boomu", jednak koła fachowe liczą się z tym, że po zaspokojeniu potrzeb odbudowy tonażu liniowego i tankowego może nastąpić gwałtowne załamanie się i długotrwała depresja w związku z niedo=

statecznie jasnymi widokami na ustabilizowany rozwój światowej wy= miany towarowej. Stąd też niezadowolenie stoczniowców brytyjskich z powodu zmniejszenia przydziałów stali o 20% w stosunku do r.1947, co utrudnia pełne wykorzystanie obecnej dobrej koniunktury przez rzucenie jak największej ilości tonażu produkcji brytyjskiej na eks= port. Mimo to jednak eksport tonażu brytyjskiego wciąż wzrasta: w marcu r.1946 tonaż w budowie na zamówienia zagraniczne wyniósł 100.000 BRT, w końcu r.1946 już 475.000 BRT, obecnie zaś 696.000 BRT (koniec marca r.1948). Ta ostatnia cyfra stanowi 32,6% ogólnego tonażu w budowie na stoczniach brytyjskich.

Po raz pierwszy od grudnia r.1944 ogólna ilość tonażu w budo= -wie za I kwartał r.1948 zmniejszyła się w stosunku do poprzedniego kwartału (o 25.000 BRT; wynosi 2.138.000 BRT), jednakowoż, jak wy= nika z danych Lloyd's Register za ten okres, zmniejszenie to tłuma= czy się w pewnej mierze przyśpieszeniem prac końcowych przy budowie, czyli stosunkowym zwiększeniem cyfr produkcji.

Zamówienia tonażowe na stoczniach brytyjskich opiewają obec= nie na sumę ponad 300 mil.funt.szt., ponadto zaś uwzględnić trzeba jeszcze ok. 3 mil. BRT tonażu znajdującego się w remoncie i w kon= wersji, co razem stwarza pełne zatrudnienie na 2 lata. Mimo iż zys= ki stoczni w tym okresie szacowane są na co najmniej 5 - 7 %, za= mierzają one zamrozić dywidendy, przekazując je do rezerw, aby w ten sposób przygotować się na przetrwanie przyszłego okresu depresji.

Kto będzie przewoził towary ze Stanów Zjednoczonych? - (BIM) Kongres Stanów Zjednoczonych powziął uchwałę, mocą której 50% towa= rów dostarczanych w ramach tzw. Planu Marshalla mają przewozić stat= ki amerykańskie, przy czym statki te mają pracować wg stawek obowią= zujących aktualnie na rynku frachtowym. Omawiając tę sprawę, prasa brytyjska ("The Shipping World" - 5.V.1948) twierdzi, że uchwała Kongresu została powzięta na skutek zgodnej presji kół armatorów oraz marynarzy, którzy w zamian zażądali i uzyskali znaczne podwyż= ki zarówno płac zasadniczych, jak i płac za godziny nadliczbowe. Anglicy stwierdzają w związku z uchwałą Kongresu amerykańskiego, że "miliony dolarów przyznanych W.Brytanii byłyby w ten sposób wy= datkowane na pokrycie frachtów". Pismo brytyjskie cytuje wypowiedź pewnego urzędnika amerykańskiego, który stwierdził, że "wiele setek milionów z sum wydatkowanych w ramach Planu Marshalla wróci do Sta= nów Zjednoczonych w postaci opłat za przewozy na statkach amerykańs= kich".

Brytyjskie koła żeglugowe usiłują osłabić wrażenie, jakie ten fakt mógłby wywrzeć na opinię publiczną. Pierwszym argumentem żeg= lugowców brytyjskich jest to, że Stany Zjednoczone nie będą mogły wykonać uchwały Kongresu, gdyż, wobec przeszło 2 razy wyższych kosz= tów eksploatacyjnych statków amerykańskich, rząd musiałby stale sub= wencjonować amerykańską flotę handlową, aby mogła ona pracować wg rynkowych stawek. Argument wydaje się poważny, równocześnie jednak pismo brytyjskie samo podważa jego znaczenie sugerując możliwość świadomej tendencji w kierunku podwyższenia poziomu stawek frachto= wych na wszystkich rynkach, tak aby Ameryce "opłaciła się ta gra".

Drugim, ale już mało przekonującym argumentem prasy brytyjskiej jest to, że W.Brytania - chociaż będzie musiała płacić miliony dola= rów za przewozy na statkach amerykańskich - równocześnie zaoszczę= dzi miliony dolarów miesięcznie dzięki zwrotowi statków, które użyt= kowała na zasadzie dzierżawy od Stanów Zjednoczonych. Jak pisaliśmy w poprzednim numerze, Anglicy sami stwierdzają, że zwrot tych stat= ków amerykańskich jest tylko ciężką koniecznością.

Wreszcie ostatni argument, to że statki brytyjskie, które były= by ewentualnie zatrudnione w przewozach "marshallowskich", będą

mogły pracować na innych szlakach, zarabiając więcej, właśnie dzięki owej akcji podwyższenia poziomu stawek frachtowych. Cytuje się tu przede wszystkim przewozy pszenicy australijskiej, której tegoroczne zbiory były szczególnie obfite.

Anglia wobec ewentualnej odbudowy żeglugi niemieckiej i japońskiej.-(BIM) Artykuł wstępny brytyjskiego czasopisma "The Shipping World" (19.V.1948) w sposób bardzo znamienny określa stanowisko żeglugowców brytyjskich wobec zarysowujacych się coraz wyraźniej możliwości odbudowy floty handlowej Niemiec i Japonii. Przypomina się, że flota handlowa jest w czasie wojny jednym z najważniejszych instrumentów walki i że nie wolno obecnie powtarzać błędu sprzed lat 30, kiedy to pozwolono Niemcom odbudować po pierwszej wojnie światowej ich potęgę morską, dzięki czemu w drugiej wojnie światowej mogli zniszczyć ok. 21 mil.ton tonażu alianckiego. W r.1939 flota handlowa Niemiec była niemal równie wielka jak w r.1914, łącznie zaś z flotą japońską, liczącą w chwili wybuchu wojny niemal 6 mil.BRT, oba te państwa dysponowały ok. 10 mil.BRT.

Tymczasem " w pewnych kołach politycznych " mówi się o zastosowaniu wobec Niemiec po raz drugi polityki "przebaczenia i zapomnienia" w zakresie odbudowy potęgi morskiej, co do Japonii zaś, to - jak pisaliśmy w poprzednim numerze BIM - miarodajne czynniki amerykańskie planują odbudowę floty japońskiej w ciagu najbliższych 6 lat do ok. 4 mil.BRT. Żeglugowcy brytyjscy występuja ostro przeciwko temu stanowisku stwierdzając, że za zbrodnie wojenne, w których uczestniczyły floty handlowe Niemiec i Japonii, należy się stosowna kara i dopiero po jej wymierzeniu oraz w razie gotowości do "poprawy" po stronie winnych - można stosować wobec nich politykę przebaczenia i zapomnienia.

Takie potraktowanie zagadnienia stwarza pewna fasadę ideową dla sprawy, której istota tkwi w zupełnie odmiennych kategoriach myślenia. Oto bowiem autor omawianego artykułu stwierdza, że w r. 1914 światowy tonaż handlowy liczył ok. 49 mil.BRT, w r.1939 liczba ta wzrasta do 69 mil.BRT, obecnie zaś wynosi o ok. 15 mil.BRT więcej niż w chwili wybuchu drugiej wojny światowej. Wprawdzie należało/by uwzględnić fakt, że część tonażu pod bandera Stanów Zjednoczonych stanowi rezerwę tonażowa i że ok. 20 mil.BRT przypada na tonaż przestarzały liczacy ponad 25 lat wieku, z drugiej strony jednak pamiętać trzeba, że na stoczniach świata znajduje się obecnie w budowie 4 mil.BRT. Mimo przewidywanej w bliskiej przyszłości rozbiórki na złom znacznej ilości tonażu przestarzałego, stale wzrastająca produkcja nowego tonażu będzie przyczyniała się do dalszego wzrostu wydajności transportowej światowego tonażu handlowego, podczas gdy światowa wymiana towarowa nie wykazuje tendencyj zwyżkowych. W tej sytuacji żeglugowcy brytyjscy twierdza, że ani oni, ani skandynawskie floty handlowe nie obawialiby się światowej walki konkurencyjnej w zakresie przewozów morskich, gdyby walka ta była prowadzona na zasadach konkurencji wyłacznie gospodarczej. Obecnie jednak zupełnie wyraźnie zarysowuje się powszechna tendencja państw posiadających młode floty handlowe, lub nie posiadających ich jeszcze wcale, do stosowania polityki interwencyjnej, celem zapewnienia własnym flotom narodowym pewnego udziału w transportach towarów własnej wymiany zamorskiej. "The Shipping World" przypomina, że Niemcy i Japonia przed ostatnia wojna były "największymi grzesznikami" w zakresie dyskryminacji obcych bander, a ich odbudowane floty handlowe niewatpliwie uprawiałyby tę sama politykę, tym bardziej, że rezolucje międzynarodowej konferencji żeglugowej w Genewie w lutym r. 1948 pozostawiają państwom możność stosowania w pewnym zakresie polityki interwencyjnej. Wobec takich perspektyw żegluga brytyjska nie jest już tak pewna swej zdolności konkurencyjnej, czuje się za=

grożona w swym charakterze intratnego przedsiębiorstwa jak i jedne=
go z najistotniejszych czynników dobrobytu narodowego W.Brytanii.
Chodzi więc W.Brytanii o to, aby spadkiem po dwóch poważnych potę=
gach morskich, mogły podzielić się raczej państwa dysponujace flo=
tami handlowymi o charakterze zdecydowanie pośredniczacym, pracują=
cymi na zasadach czysto handlowych, przy czym oczywiście żegluga
brytyjska miałaby znaczny udział w obsłudze linii, obsługiwanych
dawniej przez żeglugę niemiecką czy japońska.

Żegluga wobec zmian w światowych obrotach ropą.-(BIM) Kolosal=
ny wzrost spożycia ropy w całym świecie, w szczególności zaś w Sta=
nach Zjednoczonych A.P., gdzie odnośne obliczenia szacunkowe muszą
podlegać coraz częstszym korekturom, powodują pewne przesunięcia w
tradycyjnych szlakach morskiego transportu ropy. Fakt ten z kolei
wywiera wpływ na sytuację w zakresie tonażu tankowego. Czasopismo
brytyjskie "The Shipping World" (19.V.1948) podaje interesujace ze=
stawienie krajów pochodzenia ropy importowanej do Anglii w I kwarta=
le r.1948 i w odpowiednim okresie r.1947. Z zestawienia tego wynika,
że dostawy ropy z krajów imperium brytyjskiego stanowiły w I kwar=
tale r.1948 - 13,5% ogólnego brytyjskiego importu ropy, zaś w I kwar=
tale r.1947 - 14,7%. Natomiast udział Stanów Zjednoczonych w tych
dostawach uległ bardzo poważnemu zmniejszeniu, mianowicie z 3o,4%
w I kwartale r.1947 do 12,6% w I kwartale r.1948. Odpowiednio zwięk=
szył się udział państw Środkowego Wschodu w dostawach ropy do W.Bry=
tanii, mianowicie z 17,1% w I kwartale r.1947 do 3o,3% w I kwartale
r.1948. W r.1947 najpoważniejszym dostawcą W.Brytanii były Indie
Holenderskie (31,2%), których udział w r.1948 wzrósł jeszcze do
4o,8%.

Anglicy nie mogli w r.1947 obsłużyć swego importu ropy własnym
tonażem tankowym i czarterowali w tym celu tonaż Stanów Zjednoczo=
nych oraz norweski. Wg przewidywań brytyjskiego Ministerstwa Gospo=
darki Opałowej i Energetycznej już w ostatnim kwartale r.1948 W.Bry=
tania pokryje własne zapotrzebowanie na tonaż tankowy, zaś w r.195o
będzie dysponowała ogromną flota tankową o łacznym tonażu 6.36o.ooo
BRT. Mimo to, wg obliczeń z tego samego źródła, jeżeli program bu=
dowy tankowców nie zostanie rozszerzony, w r.195o światowy niedobór
w zakresie tankowców wyniesie ok. 1oo jednostek, i to w wypadku
wykonania planowej budowy rurociągów na Środkowym Wschodzie.

Ze strony Ministerstwa Gospodarki Opałowej i Energetycznej za=
pewnia się, że przydziały stali na budowę tankowców i zakładów ra=
fineryjnych będą miały najwyższy priorytet. Jednakowoż koła żeglu=
gowe zwracają uwagę, że brytyjscy prywatni właściciele tankowców
pracują przy stawkach ustalonych przez Ministerstwo Transportu,
a przeszło 1oo% niższych niż stawki na wolnym rynku frachtowym.
Fakt ten znajduje wymowną reakcję w stosunkowo niskich cyfrach za=
mówień brytyjskich na tonaż tankowy w porównaniu z zamówieniami
innych krajów. Oto brytyjscy armatorzy maja w budowie lub zamówio=
nych ok. 2oo.ooo TDW tonażu tankowego, podczas gdy armatorzy skan=
dynawscy 2.42o.ooo TDW, czyli 51,3% światowej ilości tonażu tanko=
wego w budowie i zamówionego. Wprawdzie należy oczekiwać spadku
stawek frachtowych na tonaż tankowy i w zwiazku z tym wyrównania
szans armatorów brytyjskich, z chwila gdy podaż będzie pokrywała
zapotrzebowania, tymczasem jednak, zdaniem czasopisma "The Shipping
World" (2.VI.1948), armatorzy zagraniczni (przede wszystkim norwes=
cy) zarabiaja na każdym rejsie 3 lub 4 razy więcej niż armatorzy bry=
tyjscy i gromadzą rezerwy na chude lata.

Zwraca się jednak uwagę, że waskim gardłem dla światowych do=
staw ropy jest przede wszystkim niezadawalajaca sytuacja w zakresie
rafineryj, nie zaś w zakresie tonażu tankowego. Rafinerie w Burmie
i w Europie doznały poważnych zniszczeń w czasie wojny, a osiąg=

nięty mimo to wzrost światowej produkcji rafineryjnej w stosunku do r.1938 (278 mil.ton, w r.1946 - 39o mil.ton, w r.1947 - 42o mil. ton) nie zaspakaja gwałtownie wzrastajacego zapotrzebowania.

Zużycie ropy i węgla w żegludze.-(BIM) Wg statystyk Lloyd's Register, w r.1939 - 47% tonażu światowego było bunkrowane węglem; dziś odsetek ten spadł do 26%, co należy przypisać przede wszystkim faktowi, że wszystkie statki amerykańskiej produkcji wojennej opalane są ropa.W Liczbach wyglada to nastepujaco:

parowce na ropę	7.2oo	(43,5 mil.BRT)
motorowce	6.4oo	(15,2 mil.BRT)
R a z e m :	13.6oo	(58,7 mil.BRT) =73,8%

Z liczby tonażu światowego należy jednak wydzielić zespół amerykańskiej rezerwy tonażowej: 1.4oo jednostek = 9 mil.BRT. W ten sposób otrzymujemy 12.2oo jednostek (49,7 mil.BRT) bunkrowanych ropą. Znaczny wzrost tonażu bunkrowanego ropa przyczynił się do wzrostu światowej konsumcji ropy. Analizujac zużycie ropy w żegludze uwzględnić trzeba poszczególne typy tonażu. Tankowce np. przebywają znacznie dłużej na morzu niż towarowce(32o i 18o dni w ciągu roku), co zwiększa zużycie paliwa, a udział tankowców w tonażu światowym wzrósł znacznie. Jako przeciwwagę notujemy bardziej ekonomiczne konstrukcje maszyn parowych i silników; przedwojenny tramp parowy (na ropę) spalał ok. 1 lb ropy na KM/godz., dziś już tylko o,8 lb, liniowiec parowy nawet o,6 lb, zaś silnik dieslowski o,4 lb. Liczby te należy rozpatrywać w powiazaniu z wielkościa statków. Niżej podana tabela przedstawia obecne zapotrzebowanie żeglugi na ropę w oparciu o powyższe dane:

Typ tonażu	Ilość statków	Mil. BRT	Wielkość przeciętna BRT	Konsumcja ropy w ton. dzienna	Konsumcja ropy w ton. roczna
Tankowce:					
T2	5oo	5,o	1o.ooo	42	6,8 mil.
parowe	8oo	5,1	6.4oo	25	6,4 "
motorowe	75o	5,1	6.8oo	12	2,9 "
Towarowe i pasażerskie:					
Liberty	1.3oo	9,2	7.15o	35	8,2 "
parowce	3.2oo	15,2	4.8oo	2o	11,5 "
motorowce	5.65o	1o,1	1.8oo	1o	1o,2 "
	12.2oo	49,7			46,o mil.

Uwzględniajac paliwo zużyte w czasie postoju w portach, zaokrąglić można zapotrzebowanie światowego tonażu na ropę do 5o mil. ton rocznie.

Odpowiednie obliczenie dla czasów przedwojennych daje liczbę znacznie mniejszą, mianowicie 35 mil.ton rocznie przy ogólnym tonażu bunkrowanym ropa w wysokości 37,1 mil.BRT. Poważna rolę odgrywa tu fakt, że nie było wówczas tonażu "Liberty", bardzo nieekonomicznego w eksploatacji (zużycie ropy - 1,4 lb per KM/godz.).

Ponieważ obecnie towarowce przebywaja na morzu przeciętnie o 2o dni (w roku) krócej niż przed wojna (2oo dni), można przyjąć, że zużycie ropy wzrosło o 12 mil.ton rocznie.

Spadek zużycia węgla w żegludze jest jednak mniejszy niż wynika to z porównawczego stosunku procentowego (47% i 26%), trzeba bowiem pamiętać, że tonaż światowy wzrósł w stosunku do okresu przedwojennego.

Tonaż światowy opalany węglem liczy obecnie 11.900 statków (18,4 mil.BRT). Przy przeciętnej wielkości statku 1.600 BRT zużycie węgla wynosi 1,5 lb per KM/godz., czyli 18 ton dziennie. Przyjmując, że statek przebywa 180 dni (rocznie) na morzu, zapotrzebowanie roczne na węgiel bunkrowy szacuje się na ok. 39 mil.ton rocznie. Przed wojną przy tonażu bunkrowanym węglem = 31 mil.BRT (18.000 statków), wielkość przeciętna 1.700 BRT), przy dłuższym okresie spędzanym przez statek na morzu (200 dni), zapotrzebowanie tonażu światowego na węgiel bunkrowy osiągało 75 mil.ton rocznie.

Obserwowana po wojnie powszechność konwersji statków z węgla na ropę była następstwem przede wszystkim kryzysu węglowego. Z chwilą poprawy sytuacji na rynku węglowym oraz wzrastających trudności w pokryciu światowego zapotrzebowania na ropę proces ten uległ znacznemu zahamowaniu.

Niska jakość bunkru angielskiego.-(BIM) Jakość bunkru dostarczanego na statki w portach angielskich staje się ostatnio przedmiotem coraz ostrzejszej krytyki ze strony armatorów. Przed wojną stosowano zasadę dostarczania specjalnych gatunków bunkru, w zależności od typów maszyn, co zapewniało uzyskanie maksimum wydajności. Obecnie nie tylko zarzucono stosowanie takiej specyfikacji, lecz bunkruje się niejednolitym gatunkiem węgla, co obniża znacznie wydajność maszyn, lub zupełnie nieodpowiednim dla danego typu statku, a przy tym o małej wydajności energetycznej. Kilkakrotnie zanotowano np. wypadki, że bunkier angielski zawierał 25% popiołu. Zjawisko to ma specjalną wymowę w powiązaniu ze stałym wzrostem cen bunkru, toteż żeglugowa prasa angielska zwraca uwagę na konieczność zrewidowania tego stanu rzeczy.

Eksport węgla angielskiego do północnych Niemiec.-(BIM) Wg "The Shipping World" (12.V.1948) projektowane jest w niedługim czasie podjęcie eksportu węgla z północno-wschodniej Anglii do północnych Niemiec. Tamtejsi eksporterzy twierdzą, że import węgla do północnych Niemiec drogą morską z północno-wschodniej Anglii jest tańszy niż z Zagłębia Ruhry. Obecnie węgiel z Ruhry eksportuje się przez porty holenderskie i niemieckie za dolary. Kombinacja importowo-eksportowa, polegająca na eksporcie węgla niemieckiego za dolary i imporcie węgla angielskiego za funty szterlingi ma być, zdaniem eksporterów brytyjskich, korzystna pod względem gospodarczym zarówno dla Stanów Zjednoczonych jak i dla W.Brytanii.

Konferencja w sprawie bezpieczeństwa na morzu.-(BIM) Pierwsza międzynarodowa konferencja w sprawie bezpieczeństwa na morzu odbyła się w r.1913, a uchwalona wówczas konwencja została znowelizowana w r.1929. Od r.1945 czyniono przygotowania do nowej konferencji międzynarodowej, której uchwały muszą uwzględniać ogromny postęp wiedzy i techniki w zakresie spraw interesujących konferencję. W kwietniu r.1948 rozpoczęła obrady w Londynie nowa konferencja międzynarodowa w sprawie bezpieczeństwa na morzu. Stwierdzenie, że w r.1946 światowa marynarka handlowa straciła na morzu ogółem 373.000 BRT daje podstawę do postulowania nowej organizacji bezpieczeństwa na morzu. Prace konferencji zostały podzielone między pięć sekcyj, z których pierwsza zajmowała się zagadnieniami dotyczącymi budownictwa okrętowego, druga urządzeniami ratowniczymi, trzecia służbą radiotechniczną, czwarta bezpieczeństwem nawigacji i piąta urządzeniami ogólnymi.

Wg czasopisma "The Shipping World" (5.V.1948), jednym z wy=ników obecnej konferencji będzie rozciągnięcie niektórych zarzą=dzeń dotyczących statków pasażerskich również na statki towarowe. Dotychczasowa norma maksimum 12 pasażerów na statku niepasażers=kim zostanie prawdopodobnie zwiększona dla szybkich liniowców to=warowych do 3o - 4o, przy odpowiednim zwiększeniu liczby urządzeń ratowniczych. Taka zmiana stanowiłaby ponadto pewne odciążenie dla statków pasażerskich, które nie mogą zaspokoić zapotrzebowania w zakresie przewozu pasażerów.

Nowe ustawodawstwo żeglugowe w Stanach Zjednoczonych.-(BIM) Przewodniczący Komisji Marynarki Handlowej Izby Reprezentantów przedstawił Kongresowi Stanów Zjednoczonych projekt ustawy mają=cej na celu wzmocnienie pozycji żeglugi amerykańskiej. Projekt przewiduje m.in.:

a) subsydia budowlane w wysokości 5o% dla tonażu oceaniczne=go i kabotażowego,

b) subsydia eksploatacyjne dla spółek i armatorów pojedyń=czych (nawet statków pasażerskich),

c) przyznanie armatorom prawa do zwrotu tonażu rządowi w za=mian za pełną jego równowartość w wypadku wycofania przez rząd subsydiów,

d) zalecenie Międzystanowej Komisji Handlowej niezatwierdza=nia stawek konkurencyjnych w transporcie lądowym lub śródlądowym,

e) zmiany w ustawie o flocie handlowej, mające na celu oży=wienie budownictwa okrętowego,

f) rewizję skali oprocentowania przy kredytach długotermino=wych,

g) zalecenie Komisji Morskiej zbadania warunków pracy i płac załóg na statkach subsydiowanych.

Warunki czarteru i sprzedaży amerykańskiej nadwyżki tonażo=wej.-(BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczonych zdecydowała nie czarterować więcej statków rządowych armatorom zagranicznym, ani armatorom amerykańskim, którzy nie posiadają własnego tonażu towa=rowego lub pasażerskiego, lub którzy czarterują tonaż zagraniczny. Decyzja ta ma na celu poparcie amerykańskich armatorów prywatnych, a przypuszczalnie ożywi też prywatny kapitał zainwestowany w ame=rykańskich koncernach żeglugowych. Obecnie 75 amerykańskich towa=rzystw żeglugowych czarteruje ok. 8oo statków (przeważnie "Liber=ty") od Komisji Morskiej. W przyszłości jednak liczba tonażu czar=terowanego będzie uzależniana przez Komisję Morską od ilości to=nażu posiadanego. W związku z wygaśnięciem pełnomocnictwa Komisji Morskiej do sprzedaży nadwyżki tonażowej za granicą odrzucono 48o ofert zagranicznych. W czasie od ogłoszenia ustawy o sprzedaży statków do chwili jej wygaśnięcia sprzedano armatorom zagranicz=nym 1.159 statków (Anglia - 218 statków - 2,4 mil.ton, państwa "marshallowskie" 79o statków - 8,6 mil.ton).

Armatorzy brytyjscy nie chcą inwestować?-(BIM) Jak podaje "The Shipping World" (26.V.1948), udział jednostek powyżej 25 lat wieku w brytyjskiej flocie dalekomorskiej jest obecnie dwa razy większy niż przed 1o laty. 5oo jednostek o łącznym tonażu 1,4 mil. BRT ma 2o - 25 lat wieku, czyli przekroczyło granicę opłacalnoś=ci eksploatacyjnej. Wobec tego faktu armatorzy brytyjscy, zwłasz=cza w zakresie żeglugi trampowej, winni teoretycznie interesować się inwestowaniem w nowy tonaż. Wprawdzie na stoczniach brytyjs=kich znajdowało się w budowie w dniu 31.III.1948 niemal 2,14 mil. BRT, czyli 54,6% światowego tonażu w budowie, z czego poważna część przeznaczona jest dla armatorów brytyjskich, jednak obja=wiają oni dużą rezerwę w tym względzie. Oczekiwana przez armato=

rów obniżka cen nowego tonażu nie następuje, i, zdaniem "The Shipping World", obecne wysokie ceny utrzymają się jeszcze przez czas nieokreślony. Drugim zasadniczym czynnikiem decydującym o tendencjach polityki inwestycyjnej w zakresie tonażu jest poziom stawek frachtowych, który wciąż jeszcze jest wysoki, niemniej jednak armatorzy zdają sobie sprawę z tego, że rynek frachtowy znajduje się obecnie pod wpływem szeregu czynników ubocznych, nie mających nic wspólnego z prawem podaży i popytu, m.in. zaś pod wpływem fluktuacyj walutowych. Tak więc do dwóch zasadniczych, a obecnie raczej nie określonych na przyszłość czynników, jakimi są koszty nowego tonażu i poziom stawek frachtowych, dochodzi w wypadku armatorów brytyjskich trzecia niewiadoma w postaci ewtl. dewaluacji funta szterlinga. Zdaniem kół żeglugowych ("The Shipping World", 2.VI. 1948), zachętą do inwestowania mogłoby być wprowadzenie dalekoidących ulg podatkowych w stosunku do zarobków tych armatorów, którzy zamawiają nowy tonaż.

Finanse żeglugi brytyjskiej w r.1947.-(BIM) Wg danych opublikowanych przez "Financial Times" (koniec maja 1948), zarobki niektórych brytyjskich towarzystw żeglugi liniowej i trampingu oraz dywidendy wypłacane udziałowcom w r.1947 przedstawiały się następująco:

	TOWARZYSTWO:	Zarobki (oprocentowanie kapitału)	Dywidendy
Liniowe:	Anchor Line	131,3	12,5%
	Cunard Steamship	95,5	10,0%
	Currie Line	60,1	17,5%
	Donaldson Line	226,8	31,25%
	Union Castle	120,0	8,0%
Tramping:	Britain Steamship	67,9	15,0%
	United British Steamship Co.	275,0	100,0%
	Pool Shipping Co.	25,4	15,0%
Tankowe	British Oil Shipping	47,5	40,0%

Zadawalający stan finansowy towarzystw tankowych, mimo że pracują one na stawkach niższych niż na wolnym rynku, tłumaczy się znaczną jeszcze dysproporcją między światowym popytem i podażą tonażu tankowego. Z przytoczonych cyfr wynika, zdaniem "Financial Times", iż żegluga brytyjska jest doskonale przygotowana finansowo do walki konkurencyjnej w przyszłości. Zdaniem "The Shipping World" (2.VI.1948), należy patrzeć na tę sytuację o tyle krytycznie, że samo gromadzenie ogromnych rezerw kapitałowych bez równoległej i odpowiednio szerokiej akcji inwestycyjnej byłoby tylko objawem inflacji, bez pozytywnego znaczenia.

Ruch statków i obroty towarowe Göteborga.-(BIM) Göteborg jest dziś jednym z nielicznych portów na świecie, którego obroty wzrosły w stosunku do czasów przedwojennych. Ruch statków w r.1947 przedstawiał 104% stanu z r.1938 (9% w r.1946), a obroty towarowe 127% (87% w r.1946).

	Ruch statków w NRT	Obroty towarowe w t
1938	14.592.105	3.579.988
1946	13.159.080	3.108.991
1947	15.183.053	4.543.206

Göteborg należy również do portów najnowocześniejszych. Już w r.1939 planowano szereg nowych inwestycyj, uniemożliwionych przez wybuch wojny. Wszczęte po wojnie prace nad modernizacją dały w rezultacie doskonałe wyposażenie portu; czynnych jest tu 166 nowoczesnych dźwigów, z czego 124 drobnicowe, a 2 pływające (80-tonowe). Powierzchnia magazynów wzrosła od r.1938 o 50%.

Z portów niemieckich.-(BIM) Jednym z licznych przejawów postępującej aktywizacji Hamburga jest wznowienie znanego przedwojennego tygodnika "Hanza" oraz miesięcznika "Hamburger Hafen Nachrichten". Inauguracyjne numery zawierają wypowiedzi i artykuły znanych żeglugowców hamburskich dotyczące odbudowy portów niemieckich, żeglugi, rybołówstwa, budownictwa okrętowego itd. Na uwagę zasługuje artykuł dotyczący maklerstwa. Wydane ostatnio przez anglosaskie władze okupacyjne pozwolenie reaktywizacji żeglugi niemieckiej w zasięgu Bałtyku i części Morza Północnego nie czyni, zdaniem tamtejszych żeglugowców, żadnych nadziei na polepszenie sytuacji maklerów niemieckich; w okresie ich przymusowej bezczynności, jak pisze tygodnik, armatorzy zagraniczni przekazali swe agentury maklerom zagranicznym i trzeba będzie długiego czasu, zanim agenci niemieccy zostaną znów wciągnięci do tej pośredniej obsługi niemieckiego handlu zagranicznego, ożywiając w ten sposób cenny "eksport niewidzialny".

Artykuł o odbudowie Hamburga obok kilku danych cyfrowych ma charakter nawoływania do odzyskania dawnej pozycji Hamburga. Obroty towarowe Hamburga, które w r.1946 osiągnęły ok. 4 mil.ton, w r.1947 wzrosły do 6 mil.ton, przy czym znaczną rolę odgrywała tu żegluga kabotażowa. Import osiągnął 2,76 mil.ton, czyli dwa razy więcej niż w ub.roku.

W porcie bremeńskim prowadzone są prace nad odbudową i rozbudową wyposażenia. Bezpośrednio po zakończeniu wojny zdolność przeładunkowa portu stanowiła zaledwie 20% stanu przedwojennego. Obecnie osiąga ona już 90%, a nawet, dzięki zastosowaniu bardziej wydajnych metod pracy, faktycznie przekracza już stan przedwojenny.

Port w Trieście.-(BIM) Belgijskie czasopismo "Lloyd Anversois" z lutego r.1948 opublikowało ciekawe studium na temat obecnej sytuacji portu triesteńskiego. Statut Wolnego Obszaru Triestu zawiera m.in. następujące artykuły:

Art.31 przewiduje, że dla zapewnienia racjonalnej eksploatacji kolei żelaznych Triest będzie mógł podpisywać układy kolejowe z Jugosławią i Włochami; problem organizacji, administracji i eksploatacji węzła triesteńskiego pominięty jest milczeniem.

Art. 33 omawia kwestię imatrykulacji statków, upoważniając Czechosłowację i Szwajcarię do wpisywania ich tonażu do triesteńskiego rejestru statków morskich (Węgry i Austrię - po podpisaniu traktatów pokojowych).

Art. 34 stwarza na terenie Triestu "wolny port".

Art. 35 gwarantuje wolny tranzyt na zasadach obowiązującej konwencji międzynarodowej.

Statut "wolnego portu" nadaje mu osobowość prawną oraz wyklucza możność stwarzania obszarów eksterytorialnych, jako hamujących aktywność portu. W wyjątkowych wypadkach zastrzega się jednak wyłączną eksploatację poszczególnych nabrzeży banderom włoskiej i jugosłowiańskiej.

Kontrola "wolnego portu" będzie wykonywana przez Komisję Międzynarodową, w skład której wejdą przedstawiciele Triestu, Austrii, Anglii, Czechosłowacji, Francji, Jugosławii, Polski,

Szwajcarii, Stanów Zjednoczonych, Węgier, Włoch i Z.S.R.R. Komisja będzie miała prawo wglądu we wszystkie sprawy dotyczące admini= stracji i eksploatacji portu oraz wszelkich zagadnień tranzyto= wych, natomiast państwa-członkowie Komisji nie będą mogły narzucać "żadnych regulaminów czy taryf, które sztucznie kierowałyby ruch ładunków do innych portów". Jedynie zarządzenia jugosłowiańskie, mające na celu ożywienie portów południowych Jugosławii, zostały wyłączone spod tej klauzuli.

Tworzenie lokalnej floty handlowej jest dopiero w zaczątku, toteż cały ruch portu opiera się na razie na banderach zagranicz= nych, które nie zapewniają jednak obsługi optymalnej. Obecnie pracuje w Trieście 1o towarzystw żeglugowych (2 amerykańskie, 1 angielskie, 1 holenderskie, 2 szwedzkie, 4 włoskie oraz 2 włos= kie przedsiębiorstwa spedytorskie).

Komitety Obrony Portów Francuskich.-(BIM) W portach francus= kich basenu śródziemnomorskiego powstały Komitety Obrony Portów i Przemysłu Morskiego, mające na celu obronę przed ingerencją Stanów Zjednoczonych. Komitety te grupują oficerów i marynarzy, pracowni= ków portowych, stoczniowych oraz portowych przedsiębiorstw usłu= gowych.

Dnia 21.III.1948 odbyła się w Marsylii regionalna konferen= cja Komitetu Marsylii i portów Morza Śródziemnego, która uchwaliła rezolucję domagającą się: 1.bezzwłocznego ustalenia planu budowy tonażu na stoczniach krajowych; 2. przyśpieszenia tempa odbudowy i modernizacji portu Marsylii; 3. zapewnienia pierwszeństwa bande= rze francuskiej w portach macierzystych i kolonialnych.

Produkcja stoczni szwedzkich w r.1948.-(BIM) Jak podaje "The Shipping World" (12.V.1948), na stoczniach szwedzkich było w budo= wie w I kwartale r.1948 - 6o statków o łącznym tonażu 249.7oo BRT. Zamówionych jest 168 jednostek o łącznym tonażu 999.o15 BRT, łącz= nie więc w budowie i zamówionych 228 jednostek o tonażu 1.248.715 BRT.Z tego 96 statków o tonażu 323.165 BRT przypada na zamówienia krajowe, 12o statków o tonażu 837.95o BRT dla armatorów norweskich i 12 statków o tonażu 87.6oo BRT dla armatorów w innych krajach. Na tankowce motorowe przypada 77 jednostek o tonażu 711.o5o BRT, czyli 57% całego zamówionego tonażu.

("The Times Review of Industry", May 1948 - Norwegia - przewi= duje, że w r.1948 zarobki jej floty handlowej w dewizach obcych wyniosą ok. 36 mil.funt.szt.).

Włoska flota handlowa i budownictwo okrętowe.-(BIM) Wg stanu na 1.I.1948, włoska flota handlowa liczyła 9o1 jednostek o łącz= nym tonażu 1.863.1o7 BRT. Liczby te nie obejmują 1.251 jednostek pomocniczych i żaglowych (79.2oo BRT) oraz taboru rybackiego (1.546 jednostek motorowych = 26.796 BRT). Przyrost tonażu włoskiego w okresie powojennym przedstawiał się następująco (jednostki powyżej 1oo BRT):

	Jednostek	BRT
Stan na 8.V.1945	2o4	4o2.519
Statki wyremontowane	126	254.656
Tonaż nowy	153	111.845
Tonaż zwrócony Włochom	12	99.931
Tonaż zakupiony prywatnie	98	286.426
Tonaż zakupiony przez państwo i od= sprzedany armatorom prywatnym	95	697.54o
Razem:	688	1.852.917

W dniu 27.III.1948 przejęto 29 statków zajętych przez Stany Zjednoczone w czasie wojny i przystąpiono do ich rekonwersji i remontu.

Rozbudowa przemysłu stoczniowego jest obecnie jednym z najpoważniejszych problemów gospodarczych rządu włoskiego. Obecna zdolność produkcyjna stoczni włoskich wynosi 400.000 BRT rocznie, przekraczając znacznie zapotrzebowanie wewnętrzne, nie większe niż 150.000 BRT rocznie. Stocznie włoskie muszą więc znaleźć rynki zbytu dla ok. 250.000 BRT rocznie. Żeglugowcy włoscy wystąpili z sugestią, by rząd finansował obce zamówienia, tzn. wypłacał stoczniom różnicę między kosztem budowy na stoczniach włoskich a ceną tonażu na rynku międzynarodowym, podczas gdy inne koła stwierdzają, że Włochy nie mogą sobie pozwolić na utrzymywanie nieekonomicznego obecnie przemysłu. (Stocznie włoskie są droższe o 30 - 40% od stoczni angielskich). Jednocześnie stoczniowcy włoscy utrzymują, że będą mogli utrzymać się wobec konkurencji stoczni zagranicznych, jeżeli uzyskają od rządu zwolnienia od specjalnych podatków importowych przy sprowadzaniu z zagranicy surowców, maszyn itp. oraz dodatkowe kredyty budowlane.

Obecnie rozpatrywany jest plan budowy tonażu 200.000 BRT, kosztem ok. 70 mil.lirów. Budowę 20 statków pasażersko-towarowych finansować ma rząd (10 mil.lirów) z tym, że następnie odsprzeda je armatorom prywatnym. Ten system pomocy armatorom praktykowany jest często we Francji i umożliwia "odmładzanie" tonażu oraz zatrudnienie stoczni mimo wysokich kosztów budowy.